IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 46)**

z dnia 27 maja 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 46)

27 maja 2021 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Arkadiusza Marchewki (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat realizacji projektu „Poprawa zdolności przewozowych i przeładunkowych oraz bunkrowanie LNG. Połączenie morskie Świnoujście-Ystad".

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Krzysztof Urbaś** prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA, **Andrzej Madejski** prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA, **Andrzej Wróblewski** dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej PP, **Piotr Kuś** zastępca dyrektora Pionu Rozwoju Rynku Gazu w spółce Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System SA, **Björn Boström** dyrektor zarządzający portu w Ystad.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Chciałbym przywitać wszystkich parlamentarzystów i osoby, które przyjęły zaproszenie do uczestniczenia w dzisiejszym posiedzeniu. Witam pana Grzegorza Witkowskiego – podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Serdecznie witam dyrektora zarządzającego Portu w Ystad Björna Boströma. *Thank you for your presence*. Jest z nami również pan Andrzej Madejski – prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Witam serdecznie pana Andrzeja Wróblewskiego – dyrektora Polskiej Żeglugi Morskiej oraz pana Krzysztofa Urbasia – prezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Witam również wszystkich gości i osoby, które uczestniczą w dzisiejszym posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Przypominam, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez posłów uczestniczących zdalnie w posiedzeniu należy zgłosić poprzez czat w aplikacji Whereby, po zalogowaniu się do pokoju wielokonferencyjnego Komisji. Jednocześnie informuję, że posłowie – członkowie Komisji – obecni na sali, głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Przystępujemy do stwierdzenia kworum. Proszę państwa posłów o naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku w celu potwierdzenia obecności na posiedzeniu. Pragnę poinformować, że będę mówił wolno, w związku z tym, że nasze posiedzenie jest tłumaczone. Osoby zabierające głos podczas dzisiejszego posiedzenia również proszę o wzięcie pod uwagę tego, że nasze posiedzenie jest tłumaczone przez panie tłumaczki, które serdecznie witam i dziękuję im za obecność. Proszę o dość krótkie sentencje, aby można było w odpowiedni sposób je przetłumaczyć. Dziękuję. Dostałem informację, że mamy kwo-

rum na dzisiejszym posiedzeniu. Stwierdzam, że odpowiednia liczba parlamentarzystów jest obecna.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat realizacji międzynarodowego projektu pod nazwą „Poprawa zdolności przewozowych i przeładunkowych oraz bunkrowanie LNG. Połączenie morskie Świnoujście-Ystad". Chcielibyśmy na dzisiejszym posiedzeniu Komisji otrzymać informacje od przedstawicieli instytucji zaangażowanych w projekt jak wygląda jego realizacja, jak wyglądają terminy poszczególnych robót, które zostały wyznaczone oraz jakie zostały osiągnięte efekty i jakie powinny zostać osiągnięte, a jeszcze nie zostały. Bardzo proszę wszystkich przedstawicieli instytucji zaangażowanych w ten projekt, aby przedstawili nam swoje stanowiska w tej sprawie. Jeśli mógłbym zaproponować, jak miałoby to wyglądać, to na początku chciałbym prosić o zabranie głosu pana Grzegorza Witkowskiego – podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, a następnie przedstawicieli Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, Spółki Gaz-System oraz naszego gościa – dyrektora zarządzającego Portu w Ystad. Po przedstawieniu przez nich informacji przekażę głos państwu posłom w celu przedstawienia swoich opinii i zadania ewentualnych pytań. Otwieram tę dyskusję. Bardzo proszę o zabranie głosu jako pierwszego pana Grzegorza Witkowskiego – podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Panie ministrze, bardzo proszę. Jeszcze raz zwracam się z prośbą do pana Grzegorza Witkowskiego – podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury – panie ministrze, jeśli jest pan obecny, a widzieliśmy pana wcześniej, bardzo proszę o przedstawienie stanowiska ministerstwa w tej sprawie. Czy jest pan minister Witkowski? Jest. Dzień dobry panie ministrze. Oddaję panu głos. Nie wiem, czy pan miał okazję nas słyszeć, ale zaproponowałem taki tryb dyskusji, aby najpierw pan minister zabrał głos, a następnie przedstawiciele instytucji i podmiotów zaangażowanych w realizację tego międzynarodowego projektu – Polska Żegluga Bałtycka i Gaz-System i również chciałbym prosić o zabranie głosu dyrektora zarządzającego portu w Ystad. Pan Björn Boström jest z nami, więc chciałbym zaproponować taką kolejność. Panie ministrze, oddaję panu głos i bardzo proszę o przedstawienie informacji w tym zakresie. Panie ministrze, czy pan mnie słyszy? Czy pozostali goście mnie słyszą?

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Urbaś:
Słyszymy pana, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:
Tak, teraz słyszymy, Grzegorz Witkowski.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Panie ministrze, czy było słychać co powiedziałem?

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:
Tak, teraz słyszymy, Grzegorz Witkowski.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Panie ministrze, czy słychać to co mówię?

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:
Czekamy na pana przewodniczącego Arkadiusza Marchewkę, który ma rozpocząć posiedzenie. Nie wiem co się dzieje, próbuję wysyłać do niego wiadomości SMS, ale nie mam odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Rozumiem, że ministerstwo słychać?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
A mnie państwo słyszą?

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Urbaś:
Słyszymy pana, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
A czy słychać nas?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Czekamy na przewodniczącego.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Czy słychać mnie, mówiącego w Sejmie? Chyba nie.

Poseł Artur Łącki (KO):
Panie przewodniczący, jak czekamy na promy, to się nie doczekamy. Zaczynamy.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:
Szanowni państwo, mam informację od pana przewodniczącego, że są jakieś problemy techniczne. On nas doskonale słyszy, ale ze strony kancelarii jest jakiś problem, który próbują rozwiązać i prosi o chwileczkę cierpliwości.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Czy teraz państwo mnie słyszą?

Poseł Artur Łącki (KO):
Panie przewodniczący, słyszymy pana bardzo dobrze i widzimy.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Bardzo się cieszę. Problem został rozwiązany. Mam nadzieję, że dyskusja przebiegnie nam sprawniej niż jej początek, z problemami technicznymi. Szanowni państwo, rozpocznę jeszcze raz, bo nie wiem, czy słyszeli państwo wprowadzenie. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Chciałbym przywitać wszystkich państwa parlamentarzystów, którzy biorą udział w dzisiejszym posiedzeniu oraz osoby, zostały zaproszone do uczestniczenia w dzisiejszym posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam pana Grzegorza Witkowskiego – podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Dzień dobry, kłaniam się.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Jest również z nami pan Björn Boström dyrektor zarządzający portu w Ystad. *Thank you for your presence*. Witam również pana Andrzeja Madejskiego – prezesa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Serdecznie witam pana Andrzeja Wróblewskiego – dyrektora Polskiej Żeglugi Morskiej…

Dyrektor Polskiej Żeglugi Morskiej PP Andrzej Wróblewski:
Dzień dobry, dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
…oraz pana Krzysztofa Urbasia – prezesa Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście.

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Urbaś:
Dzień dobry, witam wszystkich z państwa.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Witam serdecznie również wszystkich gości i osoby, które uczestniczą w dzisiejszym posiedzeniu i dziękuję państwu za obecność.

Informuję, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Przypominam, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji przez posłów uczestniczących zdalnie w posiedzeniu należy zgłaszać poprzez aplikację Zoom, z której dziś korzystamy, po zalogowaniu się i ewentualnym wpisaniu na czacie kto chce zabrać głos lub poprzez podniesienie ręki w górę i naciśnięcie dedykowanej do tego ikony. Jednocześnie informuję, że posłowie – członkowie Komisji – obecni na sali, głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają w tym celu tabletów.

Teraz powinniśmy przystąpić do stwierdzenia kworum, ale już je mamy. Stwierdzam, że jest obecna wystarczająca liczba posłów, aby przeprowadzić naszą dyskusję, za co serdecznie dziękuję. Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat realizacji projektu pod nazwą „Poprawa zdolności przewozowych i oraz bunkrowanie LNG. Połączenie morskie Świnoujście-Ystad". Chciałbym poprosić państwa, abyśmy naszą dyskusję przeprowadzili w następujący sposób: najpierw chciałbym poprosić o zabranie głosu pana ministra Witkowskiego, następnie przedstawicieli instytucji i podmiotów, które są zaangażowane w realizację tego wspólnego międzynarodowego przedsięwzięcia. Chciałbym, aby państwo przedstawili z punktu widzenia swoich podmiotów stan realizacji poszczególnych działań. Proponuję, abyśmy przyjęli następującą kolejność: najpierw przedstawiciel Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, potem Gaz -Systemu, a następnie głos zabierze nasz gość ze Szwecji pan Björn Boström, dyrektor portu w Ystad. Pozwolą państwo, że na początku poproszę o zabranie głosu pana Grzegorza Witkowskiego – podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Panie ministrze, oddaję panu głos. Proszę.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Witam wszystkich państwa bardzo serdecznie. Bardzo się cieszę, że będę mógł państwu przedstawić informację na temat poprawy zdolności przewozowych i przeładunkowych oraz bunkrowania LNG na Zachodnim Pomorzu w kontekście połączenia morskiego Świnoujście-Ystad. Jeszcze raz bardzo serdecznie chciałbym powitać naszego wspólnego przyjaciela i partnera – pana Björna, dyrektora portu w Ystad, z którym wielokrotnie się widzieliśmy. Poczytuję sobie za wielki honor to, że mogłem uczestniczyć w początku rozbudowy portu w Ystad kilka lat temu. To jest rzeczywiście nasz główny partner promowy, jeśli chodzi o gospodarkę morską i promową. Ten rynek od wielu lat rośnie bardzo mocno.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Przepraszam, panie ministrze. Chciałbym prosić pana i pozostałe osoby biorące udział w dyskusji o wypowiadanie się powoli. Pragnę poinformować o tym, że nasze posiedzenie jest tłumaczone przez panie tłumaczki z języka polskiego na szwedzki i ze szwedzkiego na polski. Bardzo proszę o uwzględnienie tego w swoich wypowiedziach, aby panie miały możliwość nadążyć z tłumaczeniem informacji, które osoby zabierające głos przekazują. Panie ministrze, bardzo proszę o krótkie przerwy.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Oczywiście. Szanowni państwo, kwestia dostępności do portu Szczecin-Świnoujście i terminala promowego od strony lądu jest kluczowa dla naszego rządu. Niestety nie mogę tego powiedzieć o tym, co zastaliśmy. Przypominam tylko trasę ekspresową S3 od naszych południowych sąsiadów – Czechów, do Świnoujścia czy też tory kolejowe, jeśli chodzi o przewozy cargo. Generalnie kluczowym elementem poprawy zdolności są inwestycje drogowo-kolejowe na odcinku ze Szczecina do Świnoujścia i dalej na południe. Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście przyjął strategię rozwoju do roku 2030 i zgodnie z nią realizuje te inwestycje. Przede wszystkim mają one charakter infrastrukturalny. Jest to też przystosowanie infrastruktury terminalu promowego w Świnoujściu do obsługi transportu intermodalnego. To promy. Björn się ze mną zgodzi, że jest to wielkim wyzwaniem, że więcej na promach mamy tirów i cargo, niż pasażerów, turystów i samochodów osobowych. Musimy sobie z tym poradzić w kontekście zielonego ładu i energii, ładowania samochodów, parkingów, zarówno w Ystad, jak i Świnoujściu. Gdy byłem w Ystad spotkałem się z panią burmistrz tego pięknego miasta. Rzeczywiście wskazywała na problem spalin i tankowania dużych tirów i jak to jest uciążliwe dla mieszkańców Ystad. Ze względu na specyfikę tych dwóch miast, nieporównywalną między częścią Świnoujścia, gdzie jest port i terminal promowy i Ystad. Jeśli ktoś był w porcie w Ystad to wie o czym mówię.

Celem inwestycji w Świnoujściu jest dostosowanie terminala promowego do obsługi transportu intermodalnego, w tym promów o długoościści 265 m. W dniu 30 listopada 2015 roku zawarto umowę o dofinansowanie z Unią Europejską, a z CUPT w maju 2016 roku, gdy powstało ministerstwo gospodarki morskiej, czyli gospodarz polskiego

wybrzeża. Tę inwestycję rozpoczęliśmy w 2019 roku, a zakończymy w czwartym kwartale 2021 roku. Potrzebny jest aneks do tej umowy, za ćwierć miliarda złotych. Drugą bardzo ważną sprawą, jeśli chodzi o przeładunki i zdolności przewozowe jest budowa stanowiska do eksportu LNG w porcie zewnętrznym w Świnoujściu w tzw. gazporcie imienia świętej pamięci prezydenta Lecha Kaczyńskiego. Jest on finansowany z kredytu oraz środków własnych portu. Mamy zamiar zakończyć to stanowisko, które jest budowane w trybie zaprojektuj i buduj do 2023 roku. Kontrakt realizuje konsorcjum pod przywództwem firmy PORR. Nie ma żadnych opóźnień i mamy nadzieję, że za dwa lata takie stanowisko do bunkrowania statków w porcie zewnętrznym w Świnoujściu powstanie.

Szanowni państwo, bardzo ważna jest dostępność kolejowa do portów. Wspominałem, że bardzo dużo towarów dociera do Świnoujścia drogą kolejową. To przede wszystkim towary cargo, elementy stalowe, nawozy, które są przeładowywane w Świnoujściu. Torpol od kilku lat rozbudowuje cały układ kolejowy w porcie w Świnoujściu i pomiędzy Świnoujściem i Szczecinem. Niezrozumiałą sytuacją, tolerowaną przez wiele lat przez naszych poprzedników było to, że tam był tak naprawdę jeden tor, z mijankami przed Świnoujściem. Powodowało to bardzo wąskie gardło dostępu do Świnoujścia. To ponad 100 km torów, 80 km sieci trakcyjnej na dwóch zelektryfikowanych liniach – mijanki, rozjazdy. To gigantyczna inwestycja, która, jeśli się zakończy, a mamy nadzieję ją zakończyć pod koniec przyszłego roku, całkowicie zmieni system komunikacji towarowej z portem.

Rozmawialiśmy o wąskich gardłach, a kolejną inwestycją, która usprawni kontakt i przygotuje Świnoujście na większy ruch promowy między Ystad a Polską jest budowa parkingu rezerwowego na prawie 300 miejsc postojowych. Doświadczenia krajów na całym świecie, w tym Polski pokazują, że linia ładunkowa na promach, to nie będzie już kwestia całych ciężarówek, ale będą to wyłącznie naczepy. Zmniejszy się odpowiednio liczba miejsc hotelowych, restauracyjnych na promie. Ważne jest, aby z parkingu naczepy użytkowymi ciągnikami były załadowane w miarę szybko i rozładowane na promie. Z tego wynika potrzeba budowy takiego parkingu i taki właśnie jest budowany w Świnoujściu.

Szanowni państwo, zanim oddam głos panom armatorom, którzy będą realizowali połączenia i naszemu przyjacielowi Björnowi, jesteśmy w stałym kontakcie, chciałbym powiedzieć, że nie da się rozmawiać o poprawie dostępności do portu w Świnoujściu bez wspomnienia o inwestycjach w głębi lądu. Niedaleko od Świnoujścia jest Szczecin i dzięki staraniom europosła Joachima Brudzińskiego w Krajowym Planie Odbudowy znalazły się zapisy o zachodniej obwodnicy Szczecina, co jest bardzo dużym…

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie ministrze, na temat.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Przez wiele lat zaniedbań, nieinteresowania się tak strategiczną rzeczą, każdy kto chce przejechać S3 z południa na północ, ze Świnoujścia przez Szczecin...

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie ministrze, proponowałbym się przenieść do ministerstwa propagandy. Przypominam panu, że jest pan ministrem infrastruktury.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Szanowni państwo, bardzo proszę o umożliwienie skończenia tej wypowiedzi, a za chwilę poproszę kolejne osoby o zabranie głosu. Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Jeszcze raz powiem, bo tłumacze nie nadążyli – dzięki panu europosłowi Joachimowi Brudzińskiemu jest w KPO zachodnia obwodnica Szczecina wraz z tunelem Police-Święta. To jest też dla zakładów azotowych w Policach bardzo ważna, strategiczna inwestycja. Przypominam, że w Policach również znajduje się port morski. Na tę obwodnicę przewidziano prawie 5,5 mld zł. Pamiętajcie państwo, że wraz z tunelem to ponad 50 km drogi o parametrach drogi ekspresowej i 5 km tunelu. Budujemy również w Świnoujściu tunel pod rzeką Świną. We wrześniu tego roku dzięki

staraniom ministra Adamczyka zostanie on ukończony, a w przyszłym roku we wrześniu będziemy mogli nim przejechać. To bardzo ważne inwestycje, jeśli chodzi o poprawę dostępności do Świnoujścia dla turystów, inwestorów i przedsiębiorców oraz dla wszystkich, którzy będą korzystali z połączenia promowego.

Chciałbym przy okazji korzystając z tego, że jestem przy głosie, powiedzieć o zabezpieczeniu przeciwpowodziowym dla Świnoujścia. Nasze promy kursują przez 365 dni w roku i 7 dni w tygodniu przez 24 godziny na dobę. Dwa nowoczesne lodołamacze, które zostały zbudowane w polskiej stoczni remontowej w Gdańsku dla Wód Polskich są nie do przecenienia. Już pracują one na jeziorze Dąbie.

Chciałbym podziękować naszym poprzednikom, że nie zaniedbali toru podejściowego do 12,5 m w Świnoujściu i dzięki temu do Szczecina będą mogły wchodzić większe jednostki. Przypominam, że dzięki staraniom pana ministra Brudzińskiego istnieje tor podejściowy do Świnoujścia powyżej 17,5 m od strony cieśnin duńskich. Szanowny kolego Björn, nie tylko Ystad i Kopenhaga będą miały świetne połączenie, ale również 17,5 m w Świnoujściu, jeśli tylko nasze rozmowy ze stroną niemiecką się udadzą, ale na pewno wszystko uda się zorganizować. Wtedy będziemy mieli największe statki, które będą wychodziły z cieśnin duńskich w Świnoujściu.

Szanowni państwo, ostatnia kwestia, abym nie zabierał czasu naszym szanownym gościom. Chciałbym jeszcze tylko powiedzieć o moście kolejowym w Podjuchach. To również nieakceptowalna przez nas sytuacja, że główny most do portu w Szczecinie jest mostem zwodzonym, niezelektryfikowanym, ogranicza żeglugę śródlądową. Wody Polskie w Szczecinie dzięki staraniom naszego ministerstwa, wcześniej gospodarki morskiej, a obecnie pana ministra Adamczyka i Ministerstwa Infrastruktury oraz Polskich Linii Kolejowych wspólnie budujemy nowy most nad Odrą, aby pociągi mogły w sposób bezpieczny i zgodnie z planem dojechać do portu, a żegluga śródlądowa nie była skazana na kaprysy pogody czy mostu zwodzonego w Podjuchach. Każdy, kto jest ze Szczecina wie, że to bardzo zabytkowy, ładny most, ale jednak jesteśmy w XXI wieku i potrzebujemy nowoczesnych rozwiązań infrastrukturalnych.

Z mojej strony to wszystko. Jeśli ktoś ma jakieś pytania, szczególnie Björn, to jestem do dyspozycji. Bardzo cieszę się na tę umowę z miastem i portem w Ystad. Jesteśmy skazani na współpracę, ale ona świetnie się układa. Tak jak wiemy, port w Ystad wywiązał się z tej umowy i jesteśmy na dobrej drodze, aby na linię wprowadzić w najbliższym czasie nowoczesne jednostki o odpowiednich parametrach ekologicznych, wybudowane w polskich stoczniach, a nie chińskich, dla polskiego armatora, a nie tak, jak jeszcze w 2015 roku sugerowano, aby tych armatorów połączyć, sprzedać, najlepiej zagranicznemu armatorowi. Z mojej strony to tyle. Bardzo dziękuję. Kłaniam się.

Głos z sali:

Przepraszam bardzo, nie możemy tłumaczyć, ponieważ słyszymy w słuchawkach taki piszczący dźwięk. Państwo tego nie słyszą. Nie wiem skąd on dobiega.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Czy teraz też? Przepraszam, konsultujemy pewną kwestię z paniami tłumaczkami.

Głos z sali:

Koleżanka powiedziała, że tak.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Może dlatego, że włączyłem mikrofon. Teraz będę musiał mówić. Dziękuję za przedstawienie informacji, panie ministrze. Nie chodziło nam o to, aby pan wychwalał swoich szefów, ale odniósł się do clou programu. Program na horyzoncie jest znaczący. W 2016 roku zostało podpisane wspólne porozumienie, na co chciałbym zwrócić uwagę, w którym wzięła udział Polska Żegluga Bałtycka, Gaz-System i port w Ystad. Polska Żegluga Bałtycka zobowiązała się do budowy nowych promów i wykorzystywania ich na trasie pomiędzy Świnoujściem a portem w Ystad. Gaz-System zobowiązał się do wybudowania stacji do tankowania tych promów gazem LNG w Świnoujściu. Port w Ystad zobowiązał się do rozbudowy, aby móc obsługiwać te nowe jednostki. Z Unii Europejskiej została przyznana kwota dofinansowania w wysokości 34 mln euro. Dobiega czas, kiedy ten pro-

jekt powinien zostać rozliczony. Wedle informacji, które posiadamy, Agencja Wykonawcza ds. Innowacyjności i Sieci Unii Europejskiej wezwała strony do złożenia wyjaśnień i przedstawienia konkretów. To, jak wygląda budowa promów i te wielkie zapowiedzi, o których mówił pan minister, można przeczytać w najnowszym raporcie Najwyższej Izby Kontroli. Wydano 14 mln zł, a efektów nadal nie ma. To, co jest w tym raporcie jest druzgocące. Jako parlamentarzyści chcielibyśmy się dziś dowiedzieć na jakim etapie jest realizacja tego projektu i jako ministerstwo, jaki mają państwo pomysł na to, aby uniknąć problemów związanych chociażby z koniecznością zwrotu przyznanej dotacji? To jest dziś kluczowe i chcielibyśmy o tym zagadnieniu rozmawiać.

Bardzo bym prosił pozostałych mówców o zabranie głosu. Przekażę teraz głos panu Andrzejowi Madejskiemu – prezesowi Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Panie prezesie, bardzo proszę o przekazanie jak ta kwestia wygląda z punktu widzenia Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, jako partnera tego programu i inwestora, który planuje zamówić, czy też zamówił już ileś lat temu nowe promy. Bardzo proszę pana prezesa o przedstawienie szczegółowych informacji w tym zakresie. Teraz ja nie słyszę. Panie prezesie, nie słyszymy pana. Nie wiem, czy ma pan włączony mikrofon. Czy państwo mnie słyszą? Proszę ewentualnie kiwnąć głową. Chwila przerwy na zmiany techniczne przez przedstawicieli Kancelarii Sejmu. Mam nadzieję, że za chwilę wrócimy do rozmowy. Pana ministra słyszeliśmy, a teraz znów pana ministra nie słyszałem. Teraz słychać. Panie prezesie, bardzo proszę.

Prezes Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA Andrzej Madejski:

Szanowny panie przewodniczący, czy mnie słychać? Tak. Dziękuję. Polska Żegluga Bałtycka jest jednym z trzech beneficjentów programu, jaki został podpisany pod nazwą „Zwiększenie potencjału przeładunkowego wraz z udostępnieniem obsługi bunkrowania LNG". W 2018 roku został podpisany projekt na dotację tych trzech obszarów – rozbudowę portu w gminie Ystad, budowanie bunkierki a także dostarczenie przez PŻB promu z napędem LNG. Wszyscy wiemy jakie były ostatnio prowadzone prace. Na dzień dzisiejszy potwierdzam w dalszym ciągu, że ten trójstronnie realizowany projekt jest kluczowym dla utrzymania, a przede wszystkim zwiększenia zdolności przeładunkowych, jakie są realizowane pomiędzy portami w Świnoujściu, a tym w Ystad. To rynek dość kompaktowy. PŻB w imieniu operatora ugruntowało swoją pozycję. Naszym głównym celem jest realizacja tego projektu. W ostatnim czasie niestety COVID wywarł dość znaczący wpływ na nasze usługi przewozowe. Spadły przychody z tytułu przewozów. Aby ratować nasze postanowienia związane z realizacją projektu postanowiliśmy połączyć swoje siły. Została utworzona spółka Polskie Promy, wraz z Polską Żeglugą Morską, czyli właścicielem Unity Line – drugiego operatora w Świnoujściu i wspólnie podejmujemy działania, aby projekt promów zrealizować. W tej chwili są ostatnie dyskusje i rozmowy prowadzone ze Skarbem Państwa, aby doprecyzować szczegóły naszego wspólnego projektu PŻM-PŻB. Obecnie omawiamy szczegóły biznesplanu, który będzie naszą drogą do inwestycji budowy promów. Projekt CINEA jest kluczowy dla utrzymania naszej pozycji przewozowej na linii Ystad-Świnoujście. Mogę potwierdzić, że ten projekt według nas zostanie zrealizowany na czas i wywiążemy się ze zobowiązań, jakie wynikają z podpisanej trójstronnej umowy z Komisją Europejską i CINEA. Z mojej strony to chyba tyle, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Czy państwo mnie słyszą? Proszę tylko potwierdzić.

Prezes PŻB SA Andrzej Madejski:

Tak, słyszę pana, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Świetnie. Dziękuję za te zapewnienia, ale zapewnienia to jedno, a konkrety to drugie i chcielibyśmy je też usłyszeć. Teraz poproszę o zabranie głosu przedstawiciela spółki Gaz-System. Jest z nami pan Piotr Kuś – zastępca dyrektora Pionu Rozwoju Rynku Gazu w spółce Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System SA. Serdecznie pana witam. Panie dyrektorze, jeśli to możliwe, bardzo proszę o przedstawienie swojego stanowiska w tym zakresie.

Zastępca dyrektora Pionu Rozwoju Rynku Gazu w spółce Operator Gazociągów Przesyłowych Gaz-System SA Piotr Kuś:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, pierwsze pytanie – czy dobrze mnie słychać?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Potwierdzam, przynajmniej ja pana słyszę.

Zastępca dyrektora pionu w spółce Gaz-System SA Piotr Kuś:

Bardzo dziękuję za dzisiejsze zaproszenie. Przedstawię stan realizacji projektu i zaangażowanie spółki Gaz-System. Jako operator systemu przesyłowego w Polsce, spółka odpowiedzialna jest za zarządzanie i rozwój sieci wysokich ciśnień gazu ziemnego w Polsce. Do niedawna poprzez spółkę zależną Polskie LNG – teraz jesteśmy w takcie integracji – jesteśmy odpowiedzialni za kwestie związane z infrastrukturą gazu skroplonego LNG. Jesteśmy operatorem terminalu LNG w Świnoujściu. Jak wspomniał wcześniej pan minister, to terminal rozbudowywany w ramach programu rozbudowy terminalu. Równolegle pracujemy w tej chwili nad koncepcją rozwoju kolejnego terminalu pływającego typu FSRU w Zatoce Gdańskiej. To wszystko jest związane z tym, że jako operator systemu przesyłowego widzimy bardzo duży potencjał w przyszłości takich paliw jak LNG, nie tylko regazyfikowane i udostępniane do sieci, jako paliwo, ale również jako skroplone, które może być bardzo ważnym paliwem dla transportu. Jako takie będzie też bardzo istotnym paliwem w basenie morza Bałtyckiego. Jak państwo dobrze wiedzą, to morze, które będzie podlegało wielu regulacjom, które zmierzają do tego, aby ograniczyć szkodliwe emisje z tytułu użytkowania floty opartej o cięższe paliwa, które emitują dużo innych związków, które są szkodliwe dla środowiska.

Mając na względzie te wszystkie uwarunkowania i szerszą strategię rozwoju infrastruktury i rynku gazu w naszym kraju, czy też nawet regionie, patrząc szerzej Gaz -System podjął decyzję o wejściu do projektu CEF Transport Motorways of the Sea, gdzie jesteśmy członkiem tego konsorcjum i podmiotem, który odpowiada za dostarczenie niskoemisyjnego paliwa dla naszych partnerów, którzy zamierzają napędzać nim swoje promy i statki, które będą pływały na trasie Świnoujście-Ystad. Mówiąc o naszym zaangażowaniu warto podkreślić, że Gaz-System od samego początku wejścia do konsorcjum podjął szereg działań. Opowiem o konkretnych działaniach, jakie realizowaliśmy jako spółka w ramach przystąpienia do projektu. Chciałbym przejść poprzez poszczególne etapy, jakie nasza spółka realizowała i które realizuje do dnia dzisiejszego. Przystępując do projektu przede wszystkim wykonaliśmy odpowiednie studia wykonalności oraz szereg założeń technicznych dla projektu. Każdy projekt, który chcemy dalej rozwijać potrzebuje bardzo dokładne założenia techniczne. Przykładowo, oprócz założeń technicznych warto też wspomnieć o analizach regulacyjnych. Od pierwszego momentu badaliśmy uwarunkowania prawne świadczenia usługi bunkorowania i wykorzystania LNG, które byłoby współfinansowane ze środków Unii Europejskiej. Ponadto nie analizy regulacji, ale również analizy biznesowe zostały przeprowadzone przez Gaz-System. To analiza tego w jakim modelu bunkrowanie i taka usługa mogłaby być dostarczona przez podmiot taki, jakim jest Gaz-System. Zwracamy uwagę, że jako operator systemu przesyłowego poruszamy się w silnie regulowanym otoczeniu. Aby ten projekt osiągnął sukces przeprowadzamy odpowiednie analizy regulacyjne i biznesowe.

Ponadto, jako potencjalny zamawiający taką usługę rozpoczęliśmy dialog konkurencyjny przede wszystkim z doradcami technicznymi po to, aby na bazie otrzymanych ofert i negocjacji podjąć umowę, która pozwoliłaby nam na dalszy rozwój. Przeprowadziliśmy dialog konkurencyjny z potencjalnym operatorem takiej bunkierki. Rozpoczęliśmy dialog techniczny ze stoczniami, które mogłyby dostarczyć taki przedmiot zamówienia. Wchodząc dalej też w kwestie biznesowe, przeanalizowaliśmy w jaki sposób taka jednostka mogłaby być dzierżawiona i ostatecznie przygotowaliśmy też szereg dokumentów korporacyjnych. Tak jak wspomniałem wcześniej, jesteśmy na ostatnim etapie integracji ze spółką zależną Polskie LNG. Przygotowaliśmy też odpowiednią strukturę przejęcia tego projektu do struktury zintegrowanej.

Jeśli chodzi o ostatnie działania, które w tej chwili realizujemy, chciałem wspomnieć, że jesteśmy na etapie przygotowywania specyfikacji technicznej, która pozwoliłaby nam na uruchomienie odpowiednich postępowań przetargowych, jeśli zajdą odpowiednie warunki biznesowe do dalszej realizacji tego projektu. To tyle, jeśli chodzi o zaangażowanie Gaz-Systemu w poszczególne działania, również w tym obszarze, za który jako spółka odpowiadamy, czyli dostarczanie paliwa LNG dla członków konsorcjum. Tu postawię kropkę. Jeśli będą jakieś pytania, to jestem do państwa dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Myślę, że na pewno będą pytania ze strony państwa posłów. Teraz chciałbym poprosić o zabranie głosu pana Björna Boströma – dyrektora zarządzającego portu w Ystad. *Mister Boström, I would like to say, that we really appreciate the importance of polish-swedish relationships. Therefore, I would like to thank you for accepting the invitation to our discussion. Please take the floor and tell us about the project and the things that you have done. Thank you.*

Dyrektor zarządzający portu w Ystad Björn Boström:

Dziękuję bardzo. Teraz już będę mówił po szwedzku. Nasza historia sięga połowy XVII wieku. Wtedy właśnie rozpoczął się transport pomiędzy Polską a Szwecją. Ta droga komunikacji jest bardzo ważna dla naszych obu krajów. Zawsze mieliśmy bardzo dobrą współpracę. Było to bardzo ważne. Z dużymi sukcesami współpracujemy z PŻB, PŻM i portami w Świnoujściu i Gdańsku. Jest to bardzo ważna linia, która znaczy bardzo wiele dla naszej całej wspólnoty europejskiej. Obejmuje przewóz bardzo wielu towarów. Nie wolno nam zapomnieć, że duża część pasażerów z pożytkiem korzysta z tej linii. Jest bardzo wielu Polaków, którzy mieszkają i pracują w krajach skandynawskich i korzystają z tej linii. Utrzymywanie kontaktu z ich ojczyzną jest dla nich bardzo ważne. Ten projekt, który w tej chwili realizujemy rozpoczął się wiele lat temu. Najpierw była dyskusja pomiędzy przede wszystkim Polferries i portem w Ystad. Pamiętam też, że na początku w Szczecinie i Świnoujściu podpisaliśmy list intencyjny. Wspólnie mieliśmy pracować na rzecz tego, mówiąc szczerze i uczciwie, aby te porty polskie mogły realizować swoją działalność gospodarczą na Bałtyku. Jeśli chodzi o sam projekt, wspólnie z Gaz-System i PŻB zwróciliśmy się o dofinansowanie z Unii Europejskiej. Gdy zwracaliśmy się o dofinansowanie, ten projekt miał być dojrzały i mielibyśmy realizować ten projekt, nawet gdybyśmy tego dofinansowania nie dostali. Ystad to niewielkie miasto, w którym mieszka 40 tys. mieszkańców. Mieszkańcy Ystad zainwestowali mniej więcej 100 mln euro w dwa nowe stanowiska promowe, które zostały przygotowane głównie dla przyjmowania polskich promów. Byliśmy bardzo zadowoleni, gdy zarówno Gaz-System, jak i Polferries wraz z nami chcieli zwrócić się o dofinansowanie do Unii Europejskiej. Dostaliśmy to dofinansowanie. Unia Europejska stwierdziła, że projekt ten jest bardzo ważny. Mogę wam tylko powiedzieć, że w Szwecji jest to największe dofinansowanie, jakie kiedykolwiek otrzymało Ystad. Myślę, że świadczy to o tym jak świat zewnętrzny postrzega to połączenie.

Tak jak powiedziałem, Ystad to niewielkie miasto. Jesteśmy bardzo uzależnieni od naszej gospodarki. Port w Ystad otrzymał 25% dofinansowania unijnego, a resztę otrzymali partnerzy polscy. Te 25% to bardzo duża suma. Dla nas ta kwota oznacza bardzo wiele. Jak wspomniałem, jesteśmy niewielką gminą. Niestety doszło do opóźnień w projekcie. Jak powiedziano wcześniej, okres projektu kończy się w grudniu 2023 roku i wtedy wszystko musi być już rozliczone, i powinno być gotowe. Niestety dostaliśmy na początku tego roku informacje z Unii Europejskiej, że zaczyna zwracać uwagę, czy ten projekt zostanie ukończony, dlatego że polscy partnerzy nie zaszli tak daleko jak my i nie zostały zrealizowane takie etapy, które umożliwiłyby terminową realizację projektu. Gaz-system i Polferries to podmioty, z którymi blisko współpracowaliśmy i mamy do siebie nawzajem zaufanie. Mamy też bardzo duże zaufanie do PŻM, gdy ta działalność była realizowana, a przecież budujemy właściwie dla nich. W związku z powyższym w gminie Ystad zapanowało bardzo duże zaniepokojenie, jeśli chodzi o przyszłość gospodarczą, ponieważ gmina zainwestowała i boi się, że nie dostanie środków. Do tej pory Gaz-System i PŻB otrzymywały od nas każde niezbędne wsparcie. Mam nadzieję,

że wspiera je też państwo polskie, rząd i parlament po to, aby ten projekt przeżył. Jak sądzę, jest to projekt, który jest bardzo ważny dla świata promowego w Polsce. Wiadomo, że są armatorzy włoscy i niemieccy, którzy bardzo chętnie weszliby w to miejsce i na pewno obsługiwaliby te trasy. Polska i Szwecja mają bardzo długą i dobrą współpracę. W związku z powyższym w imieniu portu w Ystad mam nadzieję, że odniesiemy sukces. Na pewno zrobimy wszystko, aby pomóc w tym zakresie.

Chcę tylko pokazać państwu jedno zdjęcie. Mam nadzieję, że je widać. Przedstawia ono wizję, którą port w Ystad miał, gdy wchodziliśmy w ten projekt. Ta część po prawej stronie i na dole to ten projekt, który został zrealizowany. Port w Ystad jest gotowy w 100% z naszą inwestycją. Na kolejnym zdjęciu mogą państwo zobaczyć Unity Lines i Polferries, PŻM i PŻB. To promy, które tu mogą zawijać. To bardzo długie terminale, które zostały zbudowane po to, aby poradzić sobie z bardzo dużymi jednostkami promowymi, również w dalszej przyszłości. Mogą tu przybijać promy do 265 m długości. To jest zdjęcie z dnia dzisiejszego i widać na nim dwie jednostki – Mazovia i Baltivia z Polferries, które są zacumowane na tych nowych stanowiskach. Wykorzystują one to miejsce i całą infrastrukturę na ciężarówki. Widać wielkość tego portu, który zbudowaliśmy, który jest w stanie obsługiwać bardzo duże jednostki. Ystad jest gotowy. Zrealizowaliśmy naszą część projektu. Mamy nadzieję, zarówno w naszym imieniu, jak i w imieniu polskiej żeglugi promowej, że uda nam się wspólnie zrealizować ten projekt. Na pewno możemy to zrobić i jestem przekonany, że zarówno Polferries, jak i Gaz-System chcą zrealizować ten projekt. Na pewno potrzebne jest duże wsparcie ze strony polskiego rządu i parlamentu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Uprzejmie dziękuję za przedstawienie szczegółowej informacji i prezentację działań podjętych przez port w Ystad w ramach tego wspólnego projektu. Chciałbym teraz przekazać głos państwu parlamentarzystom. Jeśli są osoby, które chcą zabrać głos lub zadać pytanie, bardzo proszę o wciśnięcie ikony z ręką w górę lub napisanie tego na czacie. Daję państwu chwilę na zgłoszenia. Proszę najpierw o zabranie głosu członków Komisji, a następnie parlamentarzystów zainteresowanych tematem, ale nie będących członkami naszego grona. Zgłosił się na pewno pan poseł Jarosław Rzepa, ale jeśli są członkowie Komisji którzy chcą zabrać głos, to bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Panie przewodniczący, Grzegorz Witkowski z tej strony, nie słyszę pana.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

A teraz? Proszę chwilę zaczekać, zmienimy połączenie. Czy teraz mnie słychać?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Niestety nie słychać.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Czy pozostali goście mnie słyszą?

Prezes Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA Krzysztof Urbaś:

W Szczecinie słychać pana przewodniczącego i pana ministra.

Poseł Artur Łącki (KO):

Ja słyszę.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Cieszę się, że nas słychać w Szczecinie. Szanowni państwo, spróbujemy rozwiązać ten problem, aby pan minister nas słyszał. Proszę jako pierwszego o zabranie głosu pana posła Artura Łąckiego, a następnie pana posła Jarosława Rzepę. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Artur Łącki (KO):

Witam panie przewodniczący, panie ministrze. Witam szczególnie panów związanych z gospodarką morską.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Przepraszam, a czy pan minister słyszy pana posła Łąckiego?

Poseł Artur Łącki (KO):
Pan minister chyba nikogo nie słyszy.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Panie przewodniczący, widzę wszystkich, ale nie słyszę. Nie wiem jaki jest problem. Czy mnie słychać?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Tak.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Może po naszej stronie jest problem. Postaramy się go rozwiązać.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Raczej tak, bo pozostali wszystko słyszą. Panie pośle Łącki, bardzo proszę o kontynuowanie.

Poseł Artur Łącki (KO):
Jeszcze raz witam państwa bardzo serdecznie. Nasuwa mi się taka refleksja, kiedy formowano rząd Zjednoczonej Prawicy, czyli PiS, to stworzono taką tajną komórkę – ministerstwo propagandy, która nigdzie nie jest zapisana. Z ministerstwa propagandy wysłano po jednym człowieku do każdego ministerstwa, aby przychodził na takie spotkania i mówił. Wydaje mi się, że pan minister Witkowski zamiast powiedzieć nam, czy te promy zostaną zbudowane, opowiada nam jakieś historie i plany.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Przepraszam panie pośle, ale chcemy tylko zrobić test czy pan minister nas słyszy – taką prośbę przekazano nam z Ministerstwa Infrastruktury. Proszę o chwilę przerwy. Za chwilę oddam panu głos.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Nie słyszę. Czy mnie słychać?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Czy teraz pan nas słyszy?

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Jest jakiś kłopot. Nie słyszę państwa.

Poseł Artur Łącki (KO):
Panie ministrze, słyszał pan cokolwiek? Pochwaliłem pana.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Proszę kontynuować, panie pośle.

Poseł Artur Łącki (KO):
Ale pan minister nie słyszy.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Nic z tym nie zrobimy. To nie jest problem po naszej stronie.

Poseł Artur Łącki (KO):
Sorry, ale generalnie mam pytanie do pana ministra. Gdy pan minister się połączy, to wtedy je zadam. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Pan poseł Jarosław Rzepa. Można też kierować pytania do przedstawicieli instytucji, które są zaangażowane w projekt. Bardzo proszę.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:
Dzień dobry, panie przewodniczący. Witam wszystkich gości zaproszonych…

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Panie przewodniczący, teraz wszystkich słyszę. Przepraszam za problemy. Czy mnie słychać?

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:
Tak, panie ministrze, słyszę pana.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Bardzo dziękuję, przepraszam za kłopot.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:
Panie przewodniczący, czy mogę kontynuować?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:
Dziękuję bardzo. Mamy dziś taki dzień trochę z problemami technicznymi. Pozwolą państwo, że odniosę się tylko i wyłącznie do tematu dzisiejszego posiedzenia Komisji.

Poseł Artur Łącki (KO):
Jarek, słyszysz mnie, bo ciebie nie słychać w ogóle.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:
Panie pośle, kolego Arturze, słyszę pana. Panie przewodniczący, może jednak spróbujemy coś zrobić, bo inaczej będziemy co chwilę sobie przerywać.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:
Słyszę pana posła Rzepę.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):
Panie pośle, proszę kontynuować. Pytania będziemy kierowali do pana ministra.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:
Dobrze. Szanowni państwo, tematem dzisiejszego spotkania jest ten projekt. Niestety panie ministrze muszę powiedzieć, że nie jestem usatysfakcjonowany pana wypowiedzią, ponieważ nie usłyszałem nic na temat tego konkretnego projektu, tylko o innych różnych rzeczach. Jesteśmy oczywiście w pewnym stopniu również z nich zadowoleni, ale patrząc konkretnie na ten projekt widzimy, że zarówno ze strony PŻB jak i Gaz-Systemu jesteśmy w lesie. Niestety szanowni państwo obawiam się, że CINEA, ta instytucja europejska, za chwileczkę może nam zagrozić zwrotem środków. To zagrożenie bardzo realne. Z ostatnich informacji, które do mnie dotarły, wiem, że mieli państwo koło ratunkowe w postaci zmodernizowania jednego z promów. Mówię do pana dyrektora z PŻB. Możliwe było zakończenie tej modernizacji do końca czerwca bieżącego roku. Chciałbym zapytać: panie dyrektorze na jakim etapie jest wyłonienie i realizacja tego koła ratunkowego dla PŻB w celu uratowania tego projektu? Ze strony Gaz-Systemu, jeśli państwo mówią, że szykujecie się do specyfikacji, to nie macie się szanowni państwo czym pochwalić. Panie przewodniczący, uważam, że ze strony polskiej projekt został bardzo ostrożnie potraktowany i jest bardzo zagrożony. Uważam, że w najbliższym czasie nie jesteśmy w żaden sposób w stanie zrealizować tej umowy. Widzimy, że strona szwedzka tak naprawdę zakończyła jej realizację. Gratulacje dla strony szwedzkiej.

Mamy ogromny problem związany z możliwością zwrotu środków. To będzie dotyczyło również strony szwedzkiej. Potrzebne są bardzo pilne decyzje ze strony rządu. W jaki sposób zamierzamy przekonać instytucję europejską, że warto nam dać jeszcze trochę czasu? W tym czasie, w którym strona europejska mam nadzieję zdecyduje się nam dać, liczę, że będzie jasno sprecyzowany harmonogram działań, zarówno ze strony Gaz-Systemu, jak i PŻB, jeśli chodzi o dostosowanie tego pływającego promu. Wydaje mi się, że to jedyny realny element, aby ten projekt ze strony PŻB uratować. Nie mówię już o dalszym temacie związanym z budową nowych ropaxów, na które czekamy, a na razie widzimy tylko raporty Najwyższej Izby Kontroli. Szanowni państwo, bardzo proszę o odpowiedź ze strony PŻB jak wygląda sprawa z wyłonieniem i realizacją modernizacji, a ze strony Gaz-Systemu, kiedy wreszcie przejdziecie do realizacji tego projektu

i tego, co jest w waszym zakresie. Ze strony pana ministra oczekiwałbym odpowiedzi, kiedy zobaczymy ewentualny harmonogram działań i rozmów z Komisją Europejską w celu uratowania nie tylko naszej dotacji, ale przede wszystkim partnera szwedzkiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Mam nadzieję, że uporaliśmy się z problemami natury technicznej. Teraz proszę o zabranie głosu pana posła Artura Łąckiego – aby kontynuował swoją wypowiedź – i mam nadzieję, że pan minister Witkowski słyszy to, co panowie parlamentarzyści mówią.

Poseł Artur Łącki (KO):

Mogę, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Proszę.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie ministrze, chciałbym, aby przychodził pan na spotkania naszej Komisji i odpowiadał na to, o co ministerstwo jest pytane. Chciałbym dziś – tu dołączam się do pana posła Rzepy – dowiedzieć się od pana, kiedy projekt zostanie zrealizowany. Odpowiedź powinna być konkretna: kiedy zaczynamy budować te promy i kiedy będą skończone, i kiedy wreszcie nie będziemy robili z siebie w Europie ludzi, którzy nie potrafią rozpocząć i skończyć żadnego projektu. Jeśli chce pan robić propagandę, to ja mogę spytać jaki projekt rząd PiS kiedykolwiek skończył na czas. Czy udało się wam skończyć na czas kiedykolwiek jakiś projekt? Jeśli chce pan robić propagandę, to na którym kilometrze zachodniej obwodnicy Szczecina postawicie pomnik Brudzińskiego? To zaczyna się już robić śmieszne – czegokolwiek się dotkniecie, to wszystko jest popsute. Do Gaz-Systemu w ogóle nie mam uwag. Po co ma cokolwiek robić, skoro w planach nie ma jakichkolwiek promów? Swoją infrastrukturę mają wybudować pod dwa promy, które mają pływać do Szwecji. Szwedzi myśleli, że tak jak u nich, jeśli jest podpisany kontrakt, to zostanie zrealizowany. Niestety tak nie jest kolego ze Szwecji, bo rządzi u nas PiS. To, że podpisuje się kontrakty wcale nie oznacza, że zostaną zrealizowane. Jedna konkretna odpowiedź, kiedy podpiszecie umowy na promy i kiedy one będą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Również chciałbym uzupełnić pytania, które panowie parlamentarzyści postawili. Może przejdę do kwestii szczegółowych. Jak widzieliśmy, po stronie szwedzkiej projekt jest zrealizowany, gotowy do przyjęcia nowych promów. Bardzo niepokojące jest to, co powiedział pan Björn Boström – zacytuję z tłumaczenia – że po stronie naszych partnerów zapanowało duże zaniepokojenie o przyszłość gospodarczą w tym zakresie, gdyż to wielka inwestycja prowadzona przez port samorządowy. Chcę zwrócić uwagę na to, że polsko-szwedzkie relacje gospodarcze, szczególnie z punktu widzenia zainteresowania naszej Komisji są niezwykle istotne. Musimy podejmować działania, które będą tym relacjom służyć. Brak efektów działań jest dla nas również niepokojący. Chciałbym poprosić pana ministra i przedstawicieli podmiotów, które uczestniczą w realizacji tego projektu o odpowiedź na konkretne pytanie.

Według informacji, które mamy Agencja Wykonawcza do Spraw Innowacyjności i Sieci, która wspierała ten projekt wyznaczyła spółce Gaz-System czterdziestopięciodniowy termin na udzielenie wyjaśnień w sprawie braku budowy stacji tankowania promów. Jak to z tego punktu widzenia wygląda? Do kiedy przedstawiciele wszystkich podmiotów powinni przedstawić szczegółowe dokumenty, czy też harmonogram, aby uniknąć zagrożenia zwrotu dotacji tego dużego projektu. Z naszego punktu widzenia, jako przedstawicieli Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej polskiego parlamentu jest to niezwykle istotne, dlatego że port w Świnoujściu stanowi bramę na Skandynawię i jest bardzo istotny z punktu widzenia relacji gospodarczych. Nie wiem, czy pan minister posiada takie informacje lub przedstawiciele poszczególnych podmiotów, czy mają państwo możliwość przedstawienia nam informacji, czy poszczególne podmioty zostały wezwane przez agencje unijne do tego, aby przedstawić konkretne rozwiązania

i harmonogramy tych działań? Jeśli tak, to do kiedy to nastąpi i jakie macie pomysły na to, aby tego problemu uniknąć? Samo zapewnienie, że jest to sprawa bardzo ważna i że będziecie promy budować, to coś o czym wielokrotnie już słyszeliśmy, a oczekujemy konkretnych rozwiązań. Chciałbym zadać to pytanie nie tylko panu ministrowi, ale także poszczególnym przedstawicielom podmiotów biorących udział w tym projekcie.

Czy pan dyrektor Piotr Kuś mnie słyszał? Chciałem zapytać w szczególności o wezwanie do wyjaśnień Gaz-Systemu.

Zastępca dyrektora pionu w spółce Gaz-System SA Piotr Kuś:

Już udzielam odpowiedzi. Może odniosę się też do wcześniejszych kwestii związanych z Gaz-System. Spółka jest jednym z członków konsorcjum. W naszym obszarze leży dostawa paliwa niskoemisyjnego. Wracając do pytania sformułowanego wcześniej, po pierwsze szereg wykonanych działań to maksymalny zakres prac, które mogliśmy wykonać znając bieżące otoczenie i sytuację w ramach projektu. Jeśli chodzi o pytanie o dalsze działanie i uruchomienie postępowań, to muszą być spełnione zupełnie inne warunki, abyśmy móc kontynuować. Po pierwsze, aby móc rozpisać te przetargi i postępowania musimy mieć pewność i potwierdzenie, że program promowy będzie realizowany. Musimy wiedzieć do czego będziemy zamawiali tę jednostkę pompującą. To konieczny warunek, który musi nastąpić, abyśmy mogli dalej procedować. Drugim, niezmiernie ważnym warunkiem, który musi zaistnieć dla naszej spółki to utrzymanie dofinansowania. Ten warunek ze strony CINEA i komisji jest kluczowy. Wiemy, że ten projekt dla spółki Gaz-System nie jest projektem rentownym i opłacalnym. Jego realizacja związana jest tylko z tym, że otrzymamy wsparcie finansowe. Potwierdzenie otrzymania dofinansowania i spełnienie klauzul finansowych przez naszych partnerów w projekcie będzie dla nas kluczowe, abyśmy mogli podjąć decyzję i wziąć na siebie ryzyko związane z decyzją finansową i jej skutkami.

Jeśli chodzi o ostatnie pytanie pana posła i kwestię wezwań, chciałem poinformować, że jako beneficjent programu CF Transport jesteśmy zobligowani przez agencję CINEA do składania okresowych raportów o postępach w projekcie, jaki realizujemy. Gaz-System wywiązuje się z tego terminowo. W określonych przez agencję terminach składamy odpowiednie raporty. To raport ASR. Te raporty są przez nas składane i odpowiednio przesyłane do wiadomości przez nasze organy administracji do ministerstwa, które ma bieżący wgląd w działania, jakie realizuje Gaz-System. O ile dobrze pamiętam, taki ostatni ASR został wysłany w zeszłym miesiącu i obecnie opracowywany jest kolejny. To wszystko, jeśli chodzi o wyjaśnienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Chciałbym poprosić również o udzielenie wypowiedzi pana Andrzeja Madejskiego – prezesa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Panie prezesie, czy pan mnie słyszał?

Prezes PŻB SA Andrzej Madejski:

Panie przewodniczący, znaczna część pana wypowiedzi nie była słyszalna. Chciałbym odnieść się do poprzedniego pytania pana posła. Wydaje mi się, że błędna jest interpretacja daty 30 czerwca. Nie ma żadnego zapisu mówiącego o tym, że PŻB ma dostarczyć prom z napędem LNG do 30 czerwca bieżącego roku. Data 30 czerwca to czas prolongaty na złożenie deklaracji finansowania projektu. Nasze deklaracje, potwierdzone odpowiednimi rozmowami i zapewnieniami ze strony finansującej będą złożone na dzień 30 czerwca. Pracujemy wspólnie z dyrektorem Wróblewskim z PŻM i realizujemy ten biznesplan. Złożymy go, w oparciu o najnowsze otoczenie biznesowe obu spółek. Biznesplan zostanie złożony na tej podstawie wraz z wszelkimi wyjaśnieniami od strony projektowej. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Czy mógłby pan prezes powiedzieć nam jeszcze o tej prolongacie? Jeśli ten pierwotny termin został wskazany na 30 czerwca, to w takim razie, ile wynosi ta prolongata? Do kiedy dajecie sobie czas na realizację niezbędnych działań i tych działań, które przedstawicie instytucjom unijnym? Chciałbym zapytać, czy w tym przypadku jedynym wyjściem z tej

sytuacji jest budowa nowych promów w kontekście dostosowania ich do obsługi tego, co jest po stronie szwedzkiej, czy też jest też możliwość dostosowania tych promów, które obecnie posiadacie, aby mogły być obsługiwane na nabrzeżach, które są w porcie w Ystad? Czy ewentualnie takie rozwiązanie pozwoliłoby na zachowanie dofinansowania? Czy jesteście przygotowani na takie przedsięwzięcie lub do niego się przygotowujecie?

Prezes PŻB SA Andrzej Madejski:

Tak jak wspomniałem, 30 czerwca to data na złożenie deklaracji dotyczących finansowania projektu budowy promów, transz dostarczenia promów zgodnie z harmonogramem wymaganym w programie. PŻB cały czas działa trójtorowo. Rzeczywiście jest główna faza, czyli budowa promów z napędem LNG. Jest to realizowane przez spółkę Polskie Promy. PŻB przygotowuje kolejne dwa tory, ewentualne alternatywne rozwiązania. Tak jak pan wspomniał, jest to przebudowa jednego z naszych promów, dostosowanie go do wymogów, aby spełnić nasze deklaracje związane z projektem i kolejnym rozwiązaniem jest ewentualne poszukiwanie promów z napędem LNG. Naszym głównym założeniem jest przebudowa promu, aby spełnić wymogi projektowe i na ten kierunek na dzień dzisiejszy położony jest największy nacisk.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

A czy mógłby pan jeszcze powiedzieć jaka jest perspektywa czasowa realizacji tego przedsięwzięcia w kontekście dostosowania tego promu, który jest obecnie? Sam proces budowy nowych promów, jak wszyscy wiedzą, będzie procesem długim i pytanie: czy w ogóle możliwym? Zostawiam to do oceny wszystkim, którzy biorą udział w posiedzeniu Komisji i obserwują to, co do tej pory działo się w tym zakresie. Panie prezesie, mniej więcej do kiedy takie działania mogłyby zostać zrealizowane? Myślę, że to bardzo ważna informacja również dla partnerów po stronie szwedzkiej, którzy swoje zadania zrealizowali.

Prezes PŻB SA Andrzej Madejski:

Oczywiście. Panie przewodniczący, szanowni państwo, strona szwedzka i gmina Ystad cały czas jest z nami w trójstronnym kontakcie. Notabene 2 dni temu spotkaliśmy się za pomocą środków komunikacji elektronicznej. Proces przebudowy promów – PŻB jest po wielu rozmowach ze stoczniami realizującymi przebudowy tego rodzaju. Na dzień dzisiejszy założenia dostarczenia napędów i przebudowa promów to około roku. Ze względu na to, że głównym czynnikiem determinującym realizację takiego założenia jest dostawa silników z tym napędem od wytwórcy. Obecnie dostawa takich silników od chwili zamówienia to około rok czasu, plus około kwartał na samą realizację przebudowy.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Czy jest pan przekonany i ma pewność, że te deklaracje, które zostaną złożone do końca czerwca pozwolą na uniknięcie tego najczarniejszego scenariusza zwrotu dotacji? Oczywiście, tak jak pan powiedział, przebudowa promu i zmiana napędu może potrwać około roku, ale czy takie rozwiązania są akceptowalne przez instytucje unijne, które udzieliły tego dofinansowania? Czy w tym zakresie prowadzone są negocjacje? Chciałbym o to jeszcze zapytać, zanim oddam jeszcze głos panom posłom.

Prezes PŻB SA Andrzej Madejski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, potwierdzam, że rozwiązanie, o którym rozmawialiśmy zostało wstępnie zaakceptowane przez stronę projektową. Jeśli spełnimy ten warunek, dostarczając promu z napędem LNG, to program zostanie dowieziony do jego skończenia.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Teraz o głos prosił pan poseł Jarosław Rzepa. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jarosław Rzepa (KP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Przysłuchiwałem się tym odpowiedziom i nadal nie jestem usatysfakcjonowany. W momencie, gdy ogłoszony został nabór, warunkiem uzyskania dotacji było wprowadzenie na linię Świnoujście-Ystad co najmniej 1 ropaxa, a w perspektywie kilku lat drugiego. O tym się mówiło i to był jeden z warunków tego, aby

beneficjenci otrzymali środki. Dziś z ust pana dyrektora PŻB słyszę jakieś wstępne zapowiedzi, że rok będzie trwała budowa silnika w fabryce wytwórczej, 3 miesiące jego ewentualny montaż. To jest związane z wyłączeniem jednej jednostki na pewno na jakiś czas z eksploatacji, a tym samym ze stratami dla przedsiębiorstwa. Pan dyrektor zasugerował coś odnośnie poszukiwania ewentualnych promów z napędem LNG, które PŻB mogłaby ewentualnie pozyskać. Tak odebrałem te słowa. Panie dyrektorze, niestety to co dziś słyszę nadal mnie nie uspokaja i w żaden sposób nie daje mi gwarancji, że ten projekt ze strony PŻB zostanie zrealizowany. Przepraszam bardzo, to moje osobiste zdanie.

Jeśli chodzi o Gaz-System też nie mam pewności szanowni państwo, że państwo to zrobią, bo nie usłyszałem konkretnych dat, kiedy państwo zamierzają przeprowadzić procedurę, którą powinniście już dawno przeprowadzić i kiedy będzie finalizowana, choćby w perspektywie, o której mówił pan dyrektor Madejski, jeśli chodzi o te, delikatnie mówiąc, półtora roku. Czy jesteście w stanie do tego czasu być gotowi z miejscem, z którego w przyszłości można by te promy tankować LNG?

Szanowni państwo albo wreszcie poważnie podejdziecie do tematu i odpowiecie na nasze pytania, albo wcześniej jeszcze cierpliwości zabraknie Unii Europejskiej i naprawdę nasz szwedzki partner będzie narażony na duże konsekwencje. Bardzo proszę o konkretny harmonogram działań ze strony PŻB, Gaz-Systemu i ministerstwa, które będzie to nadzorowało. Wydaje mi się, że nie stać nas, jako Polski, abyśmy taką dużą plamę w realizacji tego projektu mogli ponieść. Panie przewodniczący, bardzo proszę, aby dyrektorzy odpowiedzieli bardzo konkretnie choćby na moje pytanie.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję panie pośle. Proszę o udzielenie odpowiedzi panów dyrektorów i panów prezesów oraz pana ministra. Teraz o głos poprosił jeszcze nasz gość pan Björn Boström, a następnie pan Rafał Zahorski – pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Pozwolą państwo, że najpierw oddam głos panu Björnowi Boströmowi, a następnie Rafałowi Zahorskiemu i poproszę panów prezesów i pana ministra o udzielenie odpowiedzi na pytania, które padły ze strony pana posła Jarosława Rzepy i ewentualnie na te, które się jeszcze pojawią. Oddaję głos panu Björnowi Boströmowi – dyrektorowi zarządzającemu portu w Ystad. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor zarządzający portu w Ystad Björn Boström:

Bardzo dziękuję. Jeśli chodzi o perspektywy czasowe, to powinniśmy być gotowi w grudniu 2023 roku. Teoretycznie daje to możliwość przebudowy MS Cracovii i zaopatrzenia jej w napęd LNG. Wiem, że tym zajmuje się obecnie PŻB. Druga kwestia to zobowiązanie do zbudowania nowej jednostki, która ma być gotowa w grudniu 2024 roku, co również teoretycznie jest możliwe. Wspólnie wystąpiliśmy z taką propozycją do Unii Europejskiej i dostaliśmy pozytywną odpowiedź, ale nie ma jeszcze oficjalnej decyzji. Musimy wysłać formalną prośbę i dostaniemy formalną odpowiedź. Są to linie, które wspólnie wybraliśmy i nad którymi pracujemy. To rozwiązanie zyskało aprobatę w Unii Europejskiej. Jeśli chodzi o dostawę płynnego LNG, nie ma konieczności oczekiwania na gotową jednostkę. Każdy partner tego projektu może prowadzić własne prace, równolegle z pozostałymi uczestnikami, ponieważ mogą pojawić się inne jednostki, nienależące do PŻB, które będą chciały tankować w tym systemie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję uprzejmie. Teraz proszę o zabranie głosu pana Rafała Zahorskiego – pełnomocnika marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, który również bierze udział w dyskusji i prosił o możliwość zabrania głosu. Bardzo proszę, oddaję panu głos.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni goście, chciałem powiedzieć jedną bardzo ważną rzecz, abyśmy zeszli na ziemię, jeśli chodzi o budowę promów. Wszyscy wiemy, już od 2015 roku, a nawet 2016 roku, że czas budowy promów

w Polsce to dwa lata na przygotowanie dokumentacji technicznej, jeden rok na przygotowanie dokumentacji wykonawczej…

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Przepraszam, przypomnę, że posiedzenie jest tłumaczone i mówi pan trochę szybko…

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

…, że czas budowy promów w Polsce to dwa lata na przygotowanie dokumentacji technicznej, jeden rok na przygotowanie dokumentacji wykonawczej, uzgodnienia armatorskie i dokrojenie konkretnych wymogów pod projekt. Następnie to minimum 3 lata budowy i to nie w Szczecinie, a stacji remontowej w Gdańsku, gdzie faktycznie są możliwości i jest przygotowana stocznia, a nie w nieistniejącej stoczni szczecińskiej, z brakiem podstawowych linii produkcyjnych do budowania promów. To pierwsza sprawa.

Drugi temat, alternatywa, która była brana pod uwagę w procesie budowy promów to zakup gotowej dokumentacji technicznej strony duńskiej i budowanie wedle tej samej dokumentacji, jak budowała Stena, TT Line i Finnlines jednostek w Chinach. Czas budowy w Chinach od momentu podjęcia decyzji do momentu odebrania promu na obecne warunki to 4 lata. Na dzień dzisiejszy nie ma żadnej możliwości, żeby wybudować nowe promy, aby weszły do eksploatacji na Bałtyku poprzez polskich armatorów. To sprawa, która jest znana od roku 2016, gdy mieliśmy 3 ważne wydarzenia. Pierwszym było podpisanie w maju listu intencyjnego pomiędzy zarządem Portu Szczecin-Świnoujście SA, portu w Ystad i PŻB na temat wprowadzenia na linię dwóch promów. Wtedy wszyscy podpisujący ten list intencyjny, z wyjątkiem strony szwedzkiej, mieli pełne przekonanie, że nie jesteśmy w stanie, wskazanej daty roku 2019 spełnić, bo nie było takiej fizycznej możliwości, jak powiedziałem na wstępie. W sierpniu 2016 roku podpisana była umowa z Gaz-Systemem i znów wszyscy wiedzieli, że do 2019 roku nie da się tego zrobić. Pamiętamy, w maju podpisany został słynny list intencyjny na budowę promów. Było wtedy całe konsorcjum, stocznia remontowa i wszyscy wiedzieli, że do 2019 roku tych promów nie da się wybudować – ani jednego, ani dwóch. To są fakty.

Proszę państwa, jedyną możliwością znalezienia obecnie rozwiązania jest błyskawiczna konwersja, przebudowa dwóch promów. Jestem zszokowany tym, co usłyszałem od pana prezesa PŻB, że do tej pory nie zamówiono tych silników i nie ma żadnych przygotowań. Tak naprawdę startujemy z punktu 0. Wszyscy wiemy, że cała budowa nowych promów została zabrana z PŻB i przekazana do nowej spółki Polskie Promy, której właścicielem obecnie jest PŻM.

Teraz podam kilka ważnych dat. To bardzo odległy temat, ale w 2029 roku Dania i Niemcy będą połączone nowym tunelem, estakadą dla samochodów i transportu kolejowego. Wtedy wszystkie promy z tamtego rejonu przechodzą na nasz rejon Bałtyku. Kolejna sprawa – wszyscy najwięksi konkurenci naszych polskich armatorów – mowa o Stenie i Finnlines – poodbierali już duże promy z chińskich stoczni, albo je odbierają. To promy z liniami ładunkowymi 4600 m i napędem dualnym LNG. Najmniejsza konkurencja, która weszła do Świnoujścia, w stosunku do naszych armatorów to firma TT Line. W kwietniu 2022 roku odbiera ona swój pierwszy nowy prom z linią ładunkową 4600 m i napędem LNG, a pod koniec wspomnianego roku kolejny.

Następną ważną datą jest rok 2025 – nowe wymogi odnośnie emisji spalin. Wszyscy o tym wiemy i musimy do tego dostosować naszą flotę, jeśli w ogóle chcemy operować na Bałtyku. Szwedzi są gotowi, mamy gotowe stanowisko promowe nr 1 w Świnoujściu, wybudowane za fundusze unijne o długości 240 m. To jest stanowisko, na które może wejść każdy nowy ropax budowany w nowych standardach. Na koniec 2022 roku będzie oddane stanowisko promowe nr 5 o długości 280 m. Jednym słowem, biorąc pod uwagę standardy dofinansowania unijnego mamy dwa stanowiska promowe – jedynkę i piątkę na koniec 2022 roku, z zachowaniem warunku ogólnodostępności. Do Świnoujścia może wpływać Stena, prowadzone były rozmowy z TT Lines. Może wchodzić tam każdy armator i nie ma możliwości prowadzenia takich gierek, które prowadził zarząd morskiego portu, że Sławoszewski podpisuje z TT Line umowę na nowe cztery zawinięcia TT Line do Świnoujścia, a następnie nadprezes portu, czyli pan Dariusz Śpiewak po odejściu Sła-

woszewskiego ten dokument unieważnia. To są fakty, które mamy w tej chwili. Dziwi mnie to, że cały czas jesteśmy na początku drogi. Szwedzi, co jest zrozumiałe, denerwują się, że po prostu wyprowadziliśmy ich w pole. To nie była żadna pomyłka, ale celowe podpisywanie dokumentów mając pełną świadomość, że nie jesteśmy w stanie wypełnić zobowiązań. Relacje ze Szwedami są bardzo długie. To podstawowa sprawa, aby istniało połączenie promowe z naszymi armatorami, aby relacje ze stroną szwedzką były dobre. Przypomnę państwu, że Stena to armator szwedzki, który będzie miał wsparcie szwedzkiego rządu.

Kolejna sprawa – z powodu braku budowy promów od 2020 roku operuje nimi niemiecki operator FRS, który nazywa się tak samo jak nasz fundusz, który ciągle rośnie w siłę i ma sprzedawców, którzy jeżdżą po całej Polsce i po polsku namawiają na przejazdy już z myślą o wprowadzeniu większych promów, bo jak na razie te, co pływają nie mogą zabierać samochodów ciężarowych.

Proszę państwa, to są wszystkie fakty. Wracając do sprawy dostępu kolejowego, chciałem panu ministrowi Witkowskiemu powiedzieć jedno: w 2016 roku rząd Prawa i Sprawiedliwości wykasował z Krajowego Programu Kolejowego modernizację linii kolejowej C59, która jest podstawową, bazową linią dla ładunków cargo, która łączy Szczecin z Wrocławiem. To pierwsza sprawa, jeśli chodzi o dostępność portu. To nie jest tajemnica, że przebudowa stanowisk promowych 5 i 6 była opóźniona równo 3 lata. Taki okres upłynął od czasu, gdy trzeba było tę inwestycję zacząć do momentu jej rozpoczęcia w 2019 roku. Liczba zaniedbań po naszej stronie i niepoważne traktowanie strony szwedzkiej zagraża nie tylko egzystencji polskich armatorów na terminalu w Świnoujściu i na połączeniu Świnoujście-Ystad, ale również naszej gospodarce morskiej w zachodniopomorskim. Jeśli doprowadzimy do tego, że do Świnoujścia wejdą zagraniczni operatorzy tacy jak Stena i Finnlines, to nasi polscy armatorzy z promami, które mają 1007 m, 2000 m 2400 m linii ładunkowej, które czasem mają nawet 40 lat, bo takie u nas pływają, nie mają żadnych szans ekonomicznych na koegzystencję i podjęcie jakiejkolwiek konkurencyjnej działalności. Taki jest tego finał, proszę państwa. Moim zdaniem małe są szanse, bo jeśli PŻB do tej pory nie rozpoczęło przebudowy swojego jedynego promu – mówimy o Cracovii – to oznacza, że jeszcze nic nie zrobiliśmy i żaden sygnał ze strony szwedzkiej nie został poprawnie odczytany. To mnie bardzo smuci, bo dalej traktujemy się niepoważnie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Padło kilka kluczowych pytań, począwszy od pana posła Jarosława Rzepy, poprzez pana Rafała Zahorskiego. Jeśli jest taka możliwość, bardzo proszę o odniesienie się do tych kwestii. Chciałbym również poprosić pana ministra, aby odpowiedział na pytania postawione na początku. Proszę też o zabranie głosu pana Andrzeja Wróblewskiego – dyrektora Polskiej Żeglugi Morskiej, który również przez spółkę Polskie Promy mógłby nam powiedzieć coś w kontekście wspólnego, kolejnego rozwiązania na zamówienie promów. Dla nas jako parlamentarzystów, kluczowe jest tu przedstawienie konkretów. Od praktycznie 4 lat, bo zaraz będzie czwarta rocznica położenia stępki w Szczecinie, nie działo się zupełnie nic. Jak mogliśmy usłyszeć, konkurenci dla polskich armatorów po prostu czasu nie marnują, tylko przygotowują się do poprawiania swojej pozycji konkurencyjnej na rynku. Jeśli tak będzie, że nie będzie nadal żadnych efektów w kontekście budowy promu, to pozycja naszych polskich armatorów znacząco może się pogorszyć. Na to nie możemy pozwolić. W związku z tym chciałbym poprosić pana ministra o przedstawienie stanowiska w tym zakresie i pana Andrzeja Wróblewskiego, jeśli jest w stanie, aby powiedział nam o rozwiązaniach przygotowanych przez spółkę Polskie Promy. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za dyskusję i pytania. Przede wszystkim chciałbym podziękować Björnowi za to, że przysłuchuje się naszej dyskusji i za jego życzliwe uwagi. To dla nas nie jest nic nowego, ponieważ jesteśmy w stałym kontakcie zarówno z Björnem, jak i CINEA. Wszyscy mamy zmapowane zagrożenia, gdzie może być jakiś uszczerbek dla tego projektu.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Czy może pan nam o nich opowiedzieć? Chyba mnie nie słychać…

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Pozdrawiam ciebie, drogi Björnie. Patrzymy w tę samą stronę. Absolutnym priorytetem jest wyposażenie polskich armatorów w nowoczesne, ekologiczne promy, abyśmy tę całą masę ładunkową mogli w sposób bezpieczny, ekologiczny, sprawny i profesjonalny przewieść. Nie chciałbym, abyś po tej Komisji odniósł takie wrażenie, że Polacy się kłócą między sobą. Takie wrażenie można odnieść słuchając moich kolegów z opozycji, za co bardzo cię przepraszam. Generalnie ciebie nie powinno interesować czy to będzie opozycja, koalicja, PŻM, PŻB. Jak wiele razy rozmawialiśmy, ciebie interesuje, aby ta masa ładunkowa w sposób sprawny, bezpieczny i ekologiczny została wywieziona ze Szwecji i Ystad i przywieziona w sposób bezpieczny i ekologiczny ze Świnoujścia do Ystad. Bardzo ci dziękuję za te deklaracje i gratuluję sprawnej realizacji tych inwestycji. Pozdrów bardzo cię proszę w moim imieniu panią burmistrz, z którą razem w koparce rozpoczynaliśmy tę inwestycję. Cieszę się, że ona się zakończyła i mam nadzieję na rychłe spotkanie w realnym życiu. Pamiętaj, że absolutnie wyrobimy się w czasie z dostarczeniem promów na linię. Wbrew temu, co powiedzieli moi przedmówcy, nie będzie żadnego promu budowanego w Chinach, nie będzie żadnego nowego promu TT Line na tej linii, a będą promy polskich armatorów – PŻB lub PŻM. Razem ustalimy długość linii ładunkowej, parametry. Jesteśmy w kontakcie z CINEA. Znają oni nasze postulaty i problemy. Cały czas o nich informowaliśmy i je rozumieją. Nałożyła się na to niestety ta przeklęta pandemia, z której wszyscy wychodzimy.

Chciałbym wszystkich z państwa uspokoić, że rząd polski jest zdeterminowany, aby zachować tę pozycję na Bałtyku na liniach promowych, którą mamy. Mamy wszelkie narzędzia do tego, aby ją zachować lub powiększyć. Bardzo bym też prosił panów prezesów PŻB i PŻN, do których mam pełne zaufanie, jeśli chodzi o proces inwestycyjny, o bardziej oszczędne gospodarowanie informacjami. Nasza Komisja jest oglądana nie tylko przez panów posłów i zaproszonych gości, ale również przez waszą konkurencję. Nie ma najmniejszego powodu, aby wchodzić w szczegóły inwestycyjne. Możemy porozmawiać w cztery oczy z Björnem albo na Komisji, gdy nie będzie transmitowana. Bardzo was uczulam, aby oszczędnie gospodarować informacjami, szczególnie wrażliwymi dla spółek.

Panie przewodniczący, to wszystko z mojej strony. Były pytania czy podmioty zostały wezwane przez CINEA, ale nikt nikogo nie wzywał do żadnych informacji ani nie stawiał do kąta. Jesteśmy w relacjach partnerskich i biznesowych. CINEA przekazała fundusze na konkretne zadania i wywiązujemy się z nich lub wywiążemy. Tak samo będzie z naszymi partnerami szwedzkimi.

Na sam koniec, bo zaraz mam kolejne spotkanie, za co bardzo państwa przepraszam, pomysł pomnika posła Brudzińskiego jest oczywiście akceptowalny i bardzo słuszny, ale w parametrach drogi ekspresowej nie można stawiać pomników. Pomyślimy nad miejscem obsługi podróżnych, aby taki pomnik się pojawił, ponieważ pan poseł Brudziński absolutnie zasługuje na tego typu pomnik na Pomorzu Zachodnim. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Myślę, że to ostatnie stwierdzenie najlepiej świadczy o profesjonalizmie podejścia obecnej władzy do spraw publicznych. Panie ministrze, chciałbym panu powiedzieć, że pozdrowienia dla pani burmistrz w Ystad nie rozwiążą problemu. Dziś jako parlamentarzyści oczekujemy od pana i przedstawicieli spółek będących własnością Skarbu Państwa konkretów. Działacie na majątku publicznym, który należy do Skarbu Państwa. Jeśli tak ma wyglądać ta determinacja, o której pan mówił, bo powiedział pan, że z pełną determinacją podchodzicie do tego, aby wybudować nowe promy, to muszę przyznać, że to trochę jak para w gwizdek. Mijają już 4 lata i do dziś nie ma nawet projektu tego promu. Wiem, że może pan się obawiać tego, co może mówić konkurencja, ale panie ministrze, bądźmy szczerzy – to wy doprowadziliście do tej sytuacji, w której jesteśmy obecnie. Jeśli konkurencja polskich armatorów patrzy na to, co robicie, jako ministerstwo, to po prostu zaciera ręce, a my tym jesteśmy bardzo mocno zaniepokojeni i oczekujemy wyjaśnień,

tu w polskim parlamencie, którego rolą jest kontrolowanie tego, co robi władza, dysponując majątkiem publicznym. Bardzo bym chciał, aby te polsko-szwedzkie relacje gospodarcze, które zawsze były bardzo dobre, nadal takie pozostały, tak jak przez ostatnich kilkadziesiąt lat. Każde działanie, które potencjalnie zagraża tym relacjom po prostu jest szkodliwe. Chcielibyśmy, aby ten wspólny projekt, realizowany przez polskie instytucje publiczne, zakończył się sukcesem, a nie katastrofą. Dlatego zwołaliśmy to posiedzenie, bo chcemy usłyszeć w jaki sposób rozwiązać te problemy i uniknąć kłopotów, a nie przerzucać się politycznymi hasłami i wtrąceniami dotyczącymi pomników jednego czy drugiego polityka. Panie ministrze, podchodzimy do tej sprawy bardzo poważnie. Oprócz tego, że padają tu różnego rodzaju zapewnienia, że będzie to zrobione i dotrzymane zostaną terminy, to po prostu chcemy przedstawienia konkretów. Tego od pana i przedstawicieli spółek Skarbu Państwa oczekujemy. Chciałbym jeszcze poprosić o zabranie głosu pana Andrzeja Wróblewskiego – dyrektora Polskiej Żeglugi Morskiej – szczególnie w tym kontekście, że niedawno PŻM w całości przejął spółkę Polskie Promy, która ma być odpowiedzialna za realizację przedsięwzięcia budowy nowych jednostek. Panie dyrektorze, jeśli to możliwe, bardzo proszę, aby pan przedstawił harmonogram nowych działań, zaplanowanych w ramach tego nowego przedsięwzięcia. Jeśli jeszcze ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos, to uprzejmie proszę po panu dyrektorze. Zgłosili się pan Artur Łącki i pan Jarosław Rzepa. Najpierw oddaję głos panu dyrektorowi Wróblewskiemu. Panie dyrektorze, bardzo proszę.

Dyrektor PŻM PP Andrzej Wróblewski:

Dzień dobry. Pierwsze tradycyjne pytanie – czy mnie słychać, bo widzę, że mnie widać?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Potwierdzam, że tak.

Dyrektor PŻM PP Andrzej Wróblewski:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, panowie posłowie, panie ministrze, tematem dzisiejszego spotkania są zdolności przewozowe i wymagają one współdziałania z naszymi kolegami ze Szwecji. Zacznę od pozdrowień dla Björna. Wszystko zależy też od infrastruktury, o którą pan minister i pan prezes Urbaś dbają. Oczywiście pandemia w ubiegłym i w tym roku skłoniła nas w wielu miejscach do walki o przetrwanie. Polska Żegluga Morska to przede wszystkim 57 jednostek masowych. Mamy 4 promy, a wespół z Unity Line mamy ich 7. Muszę powiedzieć, że ubiegły rok rzeczywiście był dość nietypowy, ze względu na to że walczyliśmy o utrzymanie tych zdolności przewozowych, a nie tylko o rozwój. Polega to na myśleniu już tu i teraz o zeroemisyjności. To problem, którego przy tej dynamice świata nie można było nie zauważyć kilka lat temu. Pamiętamy, że równo 10 lat temu jeden z krajów morskich zgłosił propozycję opłaty 100 dolarów za jedną tonę CO_2. To było traktowane na świecie dość niepoważnie, a dziś jest to przede wszystkim problem projektantów, jak zaprojektować taki statek, w każdym trybie naszej działalności, aby ta jednostka spełniała dzisiejsze wymagania i kolejne fazy zeroemisyjności w każdym tego słowa znaczeniu. Mówię tu zarówno o emisji poprzez komin, hałasu, śmieci, tego co się dzieje w trakcie podłączenia lądowego i zasilania prądem naszych jednostek. Te wszystkie aspekty zawsze wymagają ustaleń i uzgodnień i brania pod uwagę przepisów. W 2020 roku mieliśmy kolejną SOLAS i nowe przepisy. Dziś na topie jest zeroemisyjność.

Potwierdzam słowa pana ministra i prezesa Madejskiego, że ta infrastruktura, także po naszej stronie, skłania do coraz lepszych przewozów i przeformułowania sposobu prowadzenia i uprawiania żeglugi, a także prędkości, z którą będziemy ją uprawiali w aspekcie zeroemisyjności. Dostosowanie buforowych parkingów dla naszych towarów cargo i zmniejszonego lub ustabilizowanego w zależności od kierunku rozwoju części pasażerskiej skłania nas do określonych wniosków. Rzeczywiście jest tak, że popełniliśmy ostatnio bardzo dużo działań, przy aktywnym udziale prezesa Madejskiego. Absolutnie popieram jego zaangażowanie w przebudowę Cracovii, zostawiając indywidualne decyzje w tym zakresie PŻB. Jeśli chodzi o uzgodnienia, udało się nam je bardzo szybko poczynić z panem Andrzejem w zakresie paramentów brzegowych promów, które w przyszłości

konkurować z innymi armatorami, którzy w 2015-2016 roku nie wzięli pod uwagę tych parametrów, których oczekuje od nas dziś rynek.

Rzeczywiście jest tak, jeśli mamy jeszcze chwilę czasu, że Polska Żegluga Morska nabyła od PŻB spółkę Polskie Promy. W trakcie wzajemnych uzgodnień i wspólnych prac, oprócz przedyskutowania kształtu tej nowej jednostki wykonaliśmy daleko idące prace projektowe. Ze względu na tajemnicę handlową nie powiem, w którym miejscu jesteśmy, ale okresy, o których mówił pan pełnomocnik Zahorski są absolutnie dużo krótsze we współczesnym świecie. Świat kręci się dużo szybciej. O Chinach nie będę się wypowiadał, bo nie mam na ten temat profesjonalnej wiedzy i zostawiam to innym panom. Jeśli chodzi o finansowanie, przygotowaliśmy cały zestaw dokumentów, które są w końcowej fazie analiz. Przygotowaliśmy testy rynkowe, które mamy nadzieję, że skłonią PŻB, jak i naszą grupę kapitałową do wspólnej inwestycji w jednostki na poziomie platformy inwestycyjnej, którą są Polskie Promy tak, aby te jednostki stosunkowo szybko, dużo szybciej niż pan dyrektor Zahorski mówił, weszły na rynek. Mogę potwierdzić, że oceniliśmy bardzo pozytywnie potencjał stoczni w Trójmieście. Jesteśmy w bardzo daleko idących rozmowach na temat możliwości wykonawczych i finansowych armatorów.

Mamy nadzieję, że na następnych posiedzeniach Komisji będziemy mogli podać więcej szczegółów, które państwa będą interesowały. Na tym etapie mogę powiedzieć, że jesteśmy przekonani, że to jedyny realny kierunek, abyśmy w tych terminach – mówię o CINEA i o nowych promach – weszli na rynek, nie dopuszczając po części konkurencji na nasze rynki tradycyjne. Nie przesadzałbym troszeczkę z tym, że ktoś kto ma dziś nowy prom może wpłynąć do pana prezesa Urbasia i zająć pozycję o dowolnej godzinie, w dowolnym miejscu, zabijając jeden czy drugi biznes. To wszystko z mojej strony. Jeśli będą jakieś pytania, to oczywiście służę odpowiedzią. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze. Teraz poproszę o zabranie głosu pana posła Dariusza Wieczorka, a następnie pana posła Artura Łąckiego.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, mam krótką ocenę tej całej sytuacji. Panie ministrze, nie trzeba usprawiedliwiać się przed naszymi przyjaciółmi ze Szwecji, bo to jest jednak Komisja polskiego parlamentu. Mamy prawo do swoich ocen. Aby była jasność, pewnie strona szwedzka doskonale wie, co się u nas dzieje i to obserwuje. My walczymy o nasze przedsiębiorstwa, a rząd szwedzki o szwedzkie. Jest tu naturalna konkurencja i nie o tym tu rozmawiamy, ale o tym, aby ewentualnie nie stracić środków z Unii Europejskiej i aby połączenia promowe między naszymi krajami były częstsze, lepsze i na lepszych warunkach. Tego dotyczy ta cała dyskusja, którą prowadzimy. Myślę, że dziś kluczową sprawą – to podsumowanie z mojej strony – jest abyśmy otrzymali informację od pana ministra i od armatorów na jakim etapie jest zabezpieczenie budowy nowych jednostek i kwestia ich kupna, abyśmy mieli rozpisany ten cały harmonogram, bo chyba tego najbardziej się boimy, że po tych wszystkich obietnicach po prostu będzie to kolejna deklaracja bez pokrycia. Nie chcielibyśmy tego, bo to nasz wspólny interes. W tym kontekście proszę o odpowiedź na piśmie, bo rozumiem, że to kwestie dotyczące strategii i nie wymagam, aby panowie teraz na ten temat odpowiadali.

Mam też pytanie o Krajowy Plan Odbudowy. Mówiąc krótko – czy korzystamy, jeśli chodzi o gospodarkę morską i naszych armatorów, ze środków, które mam nadzieję za chwilę będą do dyspozycji polskiego rządu? Czy w ogóle takie możliwości są? Póki co zapisy są bardzo enigmatyczne, ale pewnie po stronie ministerstwa ta dyskusja trwa. Proszę o odpowiedź na piśmie dla wszystkich członków Komisji. Aby była jasność, trzymam kciuki za naszych armatorów i za współpracę polsko-szwedzką. Dawno nie byłem w Ystad. Może jest to jakiś pomysł – panie przewodniczący Marchewka – abyśmy zrobili tam wyjazdowe posiedzenie i wtedy zobaczylibyśmy jak te promy funkcjonują. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Może poczekamy na ten nowy prom i wtedy nim popłyniemy, panie pośle.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie przewodniczący, nie słyszę pana, ale zdaję się, że teraz mam głos. Słyszą mnie państwo?

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tak.

Poseł Artur Łącki (KO):

Pozwolę sobie najpierw odpowiedzieć koledze Wieczorkowi. Kolego Darku, dopóki nie będzie w Sejmie ustaw precyzujących Krajowy Plan Odbudowy to panowie koledzy z PiS będą chcieli zawrzeć w nim wszystko, co przyniesie głowa i będą udawali, że na pewno to zrobią. Do pana ministra – jeśli chodzi o ten pomnik, to było pytanie retoryczne, bo już jeden w Szczecinie panu Brudzińskiemu stawiamy. To pomnik Krzysztofa Jarzyny ze Szczecina – „Szefa Wszystkich Szefów". Tak go chwalicie, że może się do tego dopisać. Poważnie – wie pan co? Niestety potwierdzacie stereotypy Szwedów o nas tym waszym działaniem. W Szwecji, jeśli jest działanie chaotyczne, nieefektywne, źle zorganizowane, to mówi się, że to polski parlament. Mnie jest za to wstyd, że to potwierdzacie. Teraz prosiłbym kolegę ze Szwecji, aby spróbował zmienić to z polskiego parlamentu na polski rząd. Jeśli chodzi o polski parlament, to przynajmniej połowa próbuje coś naprawić w tym względzie. Panom z PŻB i Gaz-System chciałbym pogratulować, że wam się udało i wiem, że ciężko wam się pracuje, jeśli strona rządowa wpycha paluchy we wszystkie sprawy finansowe i próbuje tym wszystkim sterować. Wiemy doskonale, że gospodarka powinna sama się kreować i najlepiej, aby żadni politycy się w nią nie wtrącali. Kibicuję panom. Wydaje mi się, że mimo tych wszystkich przeszkód i problemów dacie sobie radę z tym wszystkim, ale tylko wtedy, gdy strona rządowa nie będzie wykorzystywała was do spraw politycznych, a szczególnie jeśli chodzi o pozyskiwanie elektoratu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Czy są jeszcze osoby, które chciałyby zabrać głos? Bardzo proszę o ewentualne zgłoszenia. Jeśli nie ma, podsumowując, chciałbym podkreślić, że dla każdego parlamentarzysty kwestie związane z dobrymi relacjami polsko-szwedzkimi są niezwykle istotne. Uważamy, że rozwiązanie problemów, które są na horyzoncie jest rolą każdego z nas. Wspieramy wszystkie inicjatywy, które będą służyły utrzymaniu dobrych relacji. Z tego powodu ten projekt jest niezwykle istotny, szczególnie w skali międzynarodowej. Jego powodzenie jest dla nas również bardzo istotne.

Z niepokojem przyglądamy się wszystkim działaniom, które nie przynoszą efektów i mogą prowadzić do tego, że ten projekt może nie zakończyć się tak, jak powinien. Dlatego z tego miejsca chciałbym zaapelować do pana ministra i wszystkich przedstawicieli podmiotów biorących udział w tym wspólnym, międzynarodowym przedsięwzięciu – proszę abyście zwrócili na tę kwestię szczególną uwagę i doprowadzili ten projekt do pozytywnych efektów. Przez ostatnie dziesięciolecia, choć jak wiemy relacje sięgają wiele lat wstecz, relacje były bardzo dobre. Chęć realizacji wspólnych przedsięwzięć świadczy o tym, że są one pożądane zarówno przez stronę polską, jak i szwedzką. Można powiedzieć, że budujemy pewnego rodzaju pomost pomiędzy naszymi krajami. Proszę pana ministra, aby pan i całe ministerstwo zwrócili szczególną uwagę na realizację tego projektu i nie pozwolili na to, aby zakończył się fiaskiem. Zwracam się jako wiceprzewodniczący Komisji z prośbą o przekazywanie nam szczegółowych informacji dotyczących postępów, których oczekujemy przy realizacji tego programu.

Podsumowując, chciałbym podziękować wszystkim gościom za uczestnictwo w dzisiejszym posiedzeniu. W sposób szczególny chciałbym podziękować panu Björnowi Boströmowi, dyrektorowi portu w Ystad za przyjęcie zaproszenia i przedstawienie informacji na temat działań, które port w Ystad zrealizował w ramach wspólnego polsko-szwedzkiego przedsięwzięcia. Dziękuję uprzejmie wszystkim przedstawicielom podmiotów, które są zaangażowane w ten projekt, dyrektorowi Gaz-Systemu, panu prezesowi Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, panu prezesowi zarządu morskich portów, dyrektorowi Polskiej Żeglugi Morskiej. Chcemy, aby ten projekt został dowieziony skutecznie do końca i jak najszybciej zrealizowany. Uprzejmie dziękuję państwu za dzisiejszą dyskusję. Jeśli będzie taka możliwość,

w przyszłości odbędziemy kolejne posiedzenie w tym temacie. Na tym etapie chciałbym poprosić pana ministra i przedstawicieli spółek Skarbu Państwa o przestawienie Komisji bieżących informacji z postępów przy realizacji tego projektu.

Uprzejmie dziękuję wszystkim państwu za obecność. Zamykam dzisiejsze obrady. Trzymamy mocno kciuki za realizację tego wspólnego przedsięwzięcia. Liczę, że jak najszybciej uda się dowieźć ten projekt do pozytywnego finału. Uprzejmie dziękuję za obecność.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Thank you very much Björn and see you soon.